

令和 4 年度 第 3 回 稲敷市外部評価委員会

発言者	発 言 内 容
-----	---------

(3) ●地域公共交通対策事業

●公共交通利用券補助事業（タクシー利用券補助事業）

(産業振興課) 「改善」

①質疑応答

委員	まず地域公共交通対策事業について、お伺いします。 市内でバスとすれ違った際に、利用者数が極端に少ないのを目の当たりにします。定期的に乗車して、乗車状況というのは確認していらっしゃるのでしょうか。
産業振興課	月ごとに各社から乗車人数の報告を受けています。ただ、事務局の人間が実際に乗るということはほぼありません。
委員	少ないのが当たり前という感覚になっているのでしょうか。実際に乗車しますと、これは少し酷いと感じることができると思いますので、是非乗っていただいて、数字が低いという実感を持っていただけたらと思います。 改善というのは、今までどんな取組をしてこられたのですか。
産業振興課	学生対象ですが、これまでスクールバスを利用していた方々に路線バスを使っていたり、定期券の補助を2年前に始めました。他には関鉄やJRは除きますが、市が運営補助をしているバスでは運行路線の変更も行っておりまして。
委員	小学校の統廃合の場合は、スクールバスを使うことになるかと思いますが、それに対しては人口が減っている地域などには国から補助が出ています。定期券補助の対象になるのはどのような学生なのでしょうか。
産業振興課	先ほど申し上げました定期券補助というのは、小学生ではなく、市内から土浦、龍ヶ崎等へ行く場合、それと来る場合の補助となります。
委員	我が家では高校まではスクールバスに乗って行きます。そういう子たちがスクールバスではなく、路線バスを使って土浦などへ通学する場合に補助金が出ているということだと思います。
委員	スクールバスではない高校生ということですか。
産業振興課	はい。

委員	利用者は多いのでしょうか。
産業振興課	令和4年8月9日時点で、117名の高校生、大学生、専門学生の利用がありました。
委員	そうですか。路線を変えたということですが、以前関鉄や国鉄で走っていた路線は、乗客が少なく、赤字になるため廃止したので、同じ路線を走っていたのでは同じ轍を踏むことになります。やるならば、集落の中へ入って行っていただきたいのです。そして、そのためには集落の道が細いので、大型では入れません。一度の乗車人数は少なくなりますが、小型化せざるを得ないのですが、その対策は取られているのでしょうか。
産業振興課	今実施していますのが、東地区のあずまコミュニティバスになります。こちらは10人乗りのワゴン車で運行しております。
委員	わかりました。他の地区はどうなっているのでしょうか。
産業振興課	他の路線に関しても、小学校の統廃合などの関係で通学の時間に合わせたり、買い物の時間帯に設定したり、路線自体も大きな道ではないため、要望を聞きながら小さな道へ通すようにしたりしました。そのため、少しずつ乗客は増えていますが、昼間はやはり利用者が少ないです。
委員	そこを改善してほしいのです。人の乗る時間帯にはその路線を走らせて、それ以外の時間は別の用途に使用する、台数を減らすなど、むやみやたら走らせて二酸化炭素を排出するのではなく、そういう方向での改善を求めています。
委員長	他にご意見ありますか。
委員	東地区で1人でも2人でも高齢者の方が利用しているのを見ると、やはり必要なかと思います。環境問題なども確かにありますが、高齢者の方は助かっているのではないかと感じました。
委員	バスではなく、タクシーの方が適していると思います。運転手とマンツーマンになるので、様々な対処もしてもらえます。バスでは介助も難しいのです。他の乗客に手助けをしてもらおうにも、その乗客がおりません。
産業振興課	新利根と江戸崎にはタクシー会社があるのですが、東・桜川のタクシー会社は無くなってしまいました。江戸崎から東へとなるとあまりにも遠く、事業者からは敬遠されることがあります。かと言って、千葉側からタクシーに来てもらって、稲敷で乗って稲敷で降ろしてもらうということは法的な規制があり、そこが問題になるかと思います。

委員長	担当課の評価で「新たな移動サービスの検討を行う」と書かれており、これが重要だと思いましたが、今はどのような検討がされているのでしょうか。
産業振興課	東地区からタクシー会社が無くなったので、あずまコミュニティバスが生まれました。ただし、それで東地区全てをカバーできているかと言えばそうではありません。事業費の問題もあり、非常に悩ましいところではあります。
委員	驚くようなところにバス停があると思いました。
産業振興課	はい。なるべく高齢者の方の力になれるような場所を検討し、走らせてはいます。
委員	今は買い物に関しては民間スーパーの移動販売があるので、ニーズは減っているのかもしれませんが。
委員	交通弱者向けの買い物支援などの課題は、ある程度民間に任せて、公共でやらなくても良いかと思いますが、やはり大切なのは足の問題です。
委員	千葉県神崎町のタクシーは、呼べば東地区に来くださるのでしょうか。
産業振興課	来てはいただけますが、千葉県へ行く場合に限られます。
委員	少ないところはただ需要がないのか、需要と供給がミスマッチして、対応できていないのか、そこを把握してほしいのです。需要が無いのであれば、不要なのでやめたほうが良いです。ただそうでなく、供給側にマッチするサービスをすればよいのであれば改善して進めてほしいのです。
委員長	今おっしゃったことがすごくわかりやすいのですが、需要がないのか、需要と供給のミスマッチが起きているのか、どちらなのでしょう。
産業振興課	タクシー会社の話で申し上げますと、採算に合わないので撤退してしまいました。ただ、必要としている方はいるのです。しかし、その必要としている方が少数なために桜川と東のタクシー事業者は撤退してしまったと分析しています。
委員長	需要はあるということですね。需要に対して採算が取れないから民間は撤退したのだということですが、その地区に関しては公共がサービスするところですか。その需要はきちんとカバーできていると理解してよろしいですか。
産業振興課	それが、先ほど申し上げたあずまコミュニティバスなのですが、全域をカバーできてはいないと思います。それは、やはり金銭的な問題です。で

	すので、やみくもに路線を設定しているわけではなく、東地区でも一番交通網が不便な地区に絞ってルートの設定をしています。
委員	基本的なことを何点かお教えいただきたいのですが、あずまコミュニティバスというのはどのような運営形態なのでしょうか。
産業振興課	入札で運行委託をお願いしています。現在は、市内の路線バスを走らせている会社へ委託しています。
委員	今拝見すると、実施結果が令和2年度0.5人、令和3年度0.7人なのですが、ワゴンで運行する必要があるのでしょうか。もう少し小型なミニバンタイプの乗用車でも足りる気がします。それで経費が削減できるかどうかポイントだとは思いますが。それと、先ほど民間スーパーが移動販売をされていて買い物弱者というのがある程度少なくなっているようですが、そうなりますと一般的な利用は病院等への送迎が主な目的になるのでしょうか。何を利用目的として把握されているのかお聞かせ願います。
産業振興課	以前アンケートを取ったのですが、やはり主に買い物や病院がほぼ占めていました。あずまコミュニティバスに関しましては、終点をショッピングセンターに設定していますので、買い物がほとんどです。多いときには、6人程度乗車されますので、小さくしてしまうと、荷物もあり少々狭すぎるので、特にコロナ禍では敬遠する、とお客様からご意見もありました。現時点では、ワゴン車タイプの大きさが適切かと個人的には思っています。
委員	この問題は、儲からないのを前提にしなければならないと思うのですが、高齢化が進んでいくと、より一層経費や支出は増えると思います。10年後や20年後を見据えた対策は考えていらっしゃるでしょうか。
産業振興課	おっしゃるとおり、人口減少や高齢化は進んでいくと考えられます。今は近隣で自動運転の実証実験を行っております。今すぐにとはいきませんが、稲敷でもAIの技術を活用できるのかというところです。私の考えでは、少なくなったとしても交通弱者の交通手段というのは確保しなければならないと考えていますので、費用対効果というお話ではないものかと思っております。
委員長	私も全く同感です。おそらく10年15年というスパンで見て行きますと、自動運転や、宅配ならドローン技術も発達して来ています。人口減少は止められませんので、これと科学技術の発展を踏まえながら計画を立てていくべきかと考えています。目標値の設定も変わらないのではなく、減

	少しいくというのでも良いと思うのです。赤字になるのはやむを得ない事業ですので、それも踏まえた上で目標値の検討をしても良いかと思います。
産業振興課	わかりました。
委員	施策進捗管理での関連コメントという中では、まちづくり全体と関わってくるとあります。市の広い面積をカバーするのが困難になったときに、様々な住宅ですとか病院、公共施設を集約化して行くということも選択肢の一つになるかもしれません。それを考えて他の課と調整や検討などは行っておりますか。
産業振興課	現状では行っておりません。おっしゃるとおり、まちづくりは複合的に色々なものを絡めながら構築して行かなければならないと思います。
委員	事業費の財源内訳を見せていただきますと、国庫と県から出ているのが500万円で、使っているのは1億2,700万円。残りは一財から出ていますので、市としてこれだけ負担しているわけです。必要なのはわかりますが、今一度考えていただきたいです。無駄なことにお金を出す人はいません。空荷の場合は走らせないですとか、1人や2人程我慢を強いる人は出てくるかもしれませんが、その場合は共助をしていただくほかありません。公助でやろうと言っても無理だと思います。ですから、必要なら共助の方に持っていく施策を打ち出していくのが良いと思います。隣近所で乗せてもらえるなら市が地域通貨でお金を払うなどとするのも良いと思います。もっと効率的・効果的に進めていってほしいのです。
委員長	ありがとうございました。なかなか難しいですね。
委員	一つだけよろしいでしょうか。年々伸びていってしまうかと思うのですが、予算にここまでしか使えませんというキャップを付けることはできないのでしょうか。
委員	できますが、事業が立ち行かなくなります。
委員	限られた中で工夫する方がやりやすいのではないかと思います。
委員	確かに削れば、本当に大事なところにお金をかけられます。需要と供給のミスマッチなのか、そもそも需要がないのかとお伺いしたのはそこなのです。
委員長	月に一回病院に行く方に対してバスを走らせるわけにはいかない事業だと私も考えてはいます。共助も大事なのですが、地域全体が高齢化しているところもあり、共助も難しいのが現状ではないでしょうか。

委員	この先民間も撤退する事業でもあります。予算を減らした範囲でどこまでできるかの想定プロセスを入れるという手もあるかと思います。残さなければならない事業ですが、これだけお金を使って良いものなのだろうかと思うのも確かです。
委員長	あと 10 年 15 年の間だけの話だと思います。
委員	技術革新が解決してしまう問題だと思われます。10 年間での予算感というのは大事かもしれません。
委員	大変な仕事なのは理解した上で我々は申しておりますので、頑張って改善して下さい。
産業振興課	ありがとうございました。

②議論

委員長	では現状維持 1 名、改善 4 名ですが、いかがでしょうか。
委員	改善が良いのではないのでしょうか。
委員長	今の議論でも改善の方がよさそうですね。それでは、改善にしましょう。
委員一同	異議なし。
委員	付帯意見として、10 年 15 年後を見据えた運用の計画を立てるべきなどと付けていただきたいです。
委員長	その中でどう予算や経済性を考えた上で改善して欲しいかというところですね。

③評価判定

委員長	それでは、改善とします。先ほどおっしゃられた中・長期的な運用に関する意見や、どう予算を考えた上で改善してほしいかを付帯意見とします。
	→改善 付帯意見 ・利用者の需要を的確に把握し、改善を早急に取り組まれない。 ・まちづくりの必要なインフラとして、経済性を考慮しながらも、10 年後を見据えた運用・事業計画を立てていく必要がある。